



Mercedes E 200 CDI Blue EFFICIENCY T-Modell Elegance (DPF)

Fünftürige Kombilimousine der oberen Mittelklasse (100 kW / 136 PS)

Die E-Klasse bietet zahlreiche innovative Sicherheitssysteme. So gibt's eine Motorhaube mit speziellem Fußgängerschutz, einen Attention Assist gegen übermüdetes Autofahren, ein intelligentes Lichtsystem jetzt auch mit adaptivem Fernlicht und nicht zu vergessen das LED-Tagfahrlicht. Das Fahrerassistenz-Paket umfasst den erweiterten Bremsassistenten, die aktive Geschwindigkeitsregelung mit Stop&Go-Betrieb, die PRE-SAFE-Bremse sowie Spurhalte- und Totwinkel-Assistent. Das T-Modell bietet sehr viel Platz und einen exzellent nutzbaren Kofferraum, der mit über 500 l sehr großzügig ausfällt. Der neue Dieselmotor mit 136 PS bietet zufriedenstellende Fahrleistungen und kann vor allem in Sachen Verbrauch glänzen. Durchschnittlich wurde auf dem ADAC-Abgasprüfstand lediglich 5,8 l/100 km ermittelt - dank sauberer Abgase erreicht das Fahrzeug gute 86 Punkte im EcoTest und schrammt nur knapp an den begehrten fünf Sternen im EcoTest vorbei. Mit rund 42.000 Euro kann man ihn zwar nicht als Schnäppchen bezeichnen, angesichts der durchweg guten Ergebnisse geht der Preis aber in Ordnung. **Karosserievarianten:** Limousine, Cabrio, Coupe **Konkurrenten:** u.a. Audi A6, BMW 5er

- +** gute Bedienbarkeit, hoher Sicherheitsstandard, Innovative Systeme zur aktiven Sicherheit, komfortables und sicheres Fahrwerk, großer Kofferraum, gute Kofferraum-Zugänglichkeit und -Variabilität, sehr günstiger Verbrauch



ADAC-URTEIL



1,8

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,7

Verarbeitung

⊕ An Verarbeitung und Finish der Karosserie gibt es nichts auszusetzen, sie machen einen sehr guten Eindruck; die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal, Türen und Hauben sind ordentlich eingepasst. Auch im Innenraum setzt sich der Eindruck hoher Qualität fort, die Materialien sind hochwertig und sauber verarbeitet, der Respekt-Abstand zur S-Klasse-Noblesse wird aber gewahrt. Feines Leder, Chromränder und mattes Holz, bei dem man die Maserung sehen und fühlen kann, sowie die indirekte Beleuchtung an Armaturenbrett und in den Türverkleidungen sorgen für ein angenehmes und luxuriöses Ambiente. Der Unterboden im vorderen Fahrzeugbereich ist völlig glattflächig, das reduziert Geräuschemissionen des Motors und verringert Luftverwirbelungen, die den Verbrauch erhöhen würden. Die Tankklappe ist in die zentrale Türverriegelung einbezogen, der Tankdeckel lässt sich leicht abschrauben. Umfangreiche Türdichtungen verhindern das schnelle Verschmutzen der Türausschnitte von Außen, gegen versehentliches Verkratzen beispielsweise durch Schuhe sind die Schweller aber nicht optimal geschützt. Effektiv sind sehr gute 585 kg Zuladung möglich. Auf dem Dach kann auf einer stabilen Reling Gepäck bis zu einem Gewicht von 100 kg transportiert werden. Erfreulich ist, dass sowohl Bordwerkzeug als auch ein Wagenheber immer an Bord sind.

⊖ Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reifenreparaturset zur Verfügung, ein Reserverad kostet Aufpreis. Gegen Aufpreis ist auch eine Runflat-Bereifung lieferbar. Front- und Heckschürze haben zwar keine unlackierten Kunststoffeinlagen, aber gerade hinten gibt es mehrere deutliche Sichtkanten, die ein partielles Lackieren ermöglichen und damit geringere Reparaturkosten. Die Fahrzeugflanken werden nur von dünnen Chromleisten geschützt, das reicht kaum, um Dellen bei unvorsichtig geöffneten "Nachbartüren" zu vermeiden.

2,3

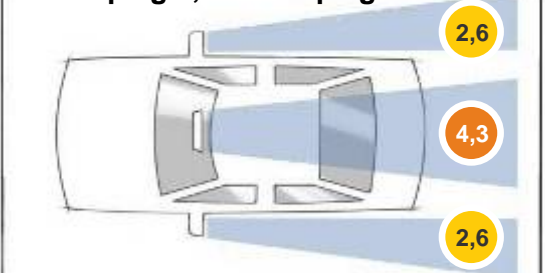
Sicht

Die Übersicht über den umgebenden Verkehr ist durchschnittlich. Bei der ADAC-Rundumsicht-Messung schneidet das T-Modell der E-Klasse noch zufriedenstellend ab. Einschränkend wirken die C-Säulen und die hinteren Kopfstützen, die sich nicht vollständig versenken oder wegklappen lassen. Die Sicht in den Außenspiegel geht in Ordnung, der rechte ist aber ziemlich klein aufgrund des Blickwinkels. Die Sicht im Innenspiegel ist nur ausreichend - die Kopfstützen und die hinteren Dachsäulen verdecken einen großen Teil des Sichtfeldes.

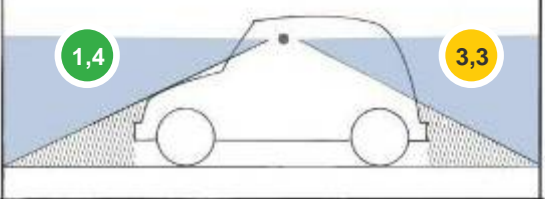
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Die Sicht nach schräg hinten wird durch die nicht voll versenk- oder klappbaren Kopfstützen und die relativ breiten Dachsäulen beeinträchtigt.

⊕ Gegenstände vor dem Auto können auch relativ nahe am Boden noch erkannt werden. Die Scheibenwischer zeigen eine gute Wischwirkung, auch bei hohen Geschwindigkeiten. Als empfehlenswerte Option gibt's Parksensoren, die optisch und akustisch beim Ein- und Ausparken unterstützen. Gegen weiteren Aufpreis gibt es auch eine Rückfahrkamera. Das Licht-Paket ist zwar sehr teuer, bietet aber eine optimale Ausleuchtung der Fahrbahn bei Dunkelheit; es umfasst Bi-Xenonlicht, adaptives Kurvenlicht und Abbiegelicht sowie eine variable Lichtverteilung je nach Fahrsituation (Innerorts, Landstraße, Autobahn). Bei störendem Scheinwerferlicht von hinten blendet der Innenspiegel automatisch ab; diese Option gibt es auch für den Außenspiegel - aber nur für die Fahrerseite, unverständlich in diesem Preissegment. Beide Außenspiegel sind asphärisch gestaltet, so dass Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können. Das Tagfahrlicht sorgt dafür, dass man auch tagsüber von anderen Verkehrsteilnehmern früher und zuverlässiger erkannt wird. Als weitere Option findet sich in der Aufpreisliste der adaptive Fernlichtassistent, der weich auf- und abblendet und dabei wenn möglich die Hell-Dunkel-Kante immer knapp unterhalb des Gegenverkehrs hält, um so immer die weitest mögliche Fahrbahnausleuchtung zu erzielen. Dies konnte in verschiedenen Tests allerdings nicht direkt festgestellt werden, der Assistent funktioniert ähnlich wie bei der Konkurrenz.

2,6 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen vorne klappt zufriedenstellend; der Abstand zwischen Sitzfläche und Straße ist nicht optimal, immerhin ist der Schweller nicht zu hoch, auch der Abstand zwischen Schwelleraußenkante und Sitzaußenkante stellt keine Hürde dar. Beim hinten Ein- und Aussteigen sieht es ähnlich aus, man steigt zwar etwas besser ein als bei der Limousine, allerdings stört der große Abstand zwischen Schweller und Sitz.

⊕ Mit der praktischen Fernbedienung können die Zentralverriegelung geöffnet und verriegelt sowie offene Fenster geschlossen werden. Die Türbremsen sind vorne zufriedenstellend und hinten gut ausgelegt, die Türen werden auch an Steigungen gehalten. Für alle außen Sitzenden gibt es Haltegriffe am Dachhimmel. Gegen Aufpreis gibt es eine Außen- und Umfeldbeleuchtung. Personen können im Innenraum nicht versehentlich eingesperrt werden, sie haben immer eine Möglichkeit, die Türen von Innen auch wieder zu öffnen.

⊖ Man kann sich relativ leicht versehentlich aussperren, weil ein Verriegeln der Türen nur bei offener Fahrertür verhindert wird.

1,1 Kofferraum-Volumen*

⊕ Das Gepäckraumvolumen fällt mit 515 Litern sehr großzügig aus; zusätzlich stehen unter dem Kofferraumboden noch etwa 80 l in der Reserveradmulde zur Verfügung (nur ohne aufpreispflichtiges Reserverad). Klappt man die Rücksitzlehnen um, erweitert sich der Stauraum auf 929 l (gemessen bis Fensterunterkante). Der Kombi kann über einen weiten Bereich gut bis zum Dach beladen werden.



Mit 515 l Volumen bietet das T-Modell erheblich mehr Platz für das Gepäck als die Stufenhecklimousine (455 l).

1,0

Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich per Knopfdruck automatisch öffnen (Aufpreis) und wieder schließen. Sehr praktisch: Das Gepäckrollo fährt ebenfalls elektrisch automatisch nach oben um das Einladen zu erleichtern - beim schließen der Heckklappe fährt es wieder nach unten und verdeckt die Sicht von außen auf das Gepäck. Unter der geöffneten Heckklappe finden selbst Personen über 1,90 m genügend Kopffreiheit. Die Ladekante liegt mit 57 cm über der Straße auf optimalem Niveau, zudem stört keine innere Bordwand beim Beladen. Die Größe der Ladeöffnung ist sehr großzügig, so kann der Kofferraum optimal genutzt werden. Auch das Format ist weitgehend glattflächig und zweckmäßig. Einzig die Tiefe des Kofferraums sorgt für eine nicht optimale Zugänglichkeit im hinteren Bereich.

1,4

Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne kann geteilt umgeklappt werden; das funktioniert entweder über Hebel im Kofferraum oder auch vorne im Innenraum. Dabei wird der jeweilige Vordersitz elektrisch etwas nach vorne gefahren, damit die Lehne inklusive Kopfstütze problemlos nach vorne klappen können (nur bei elektrischer Sitzeinstellung vorne). Der Klappmechanismus lässt sich also leicht und unkompliziert bedienen. Zum Verstauen von kleinem Gepäck sind kleine Netze links und rechts an den Seiten des Kofferraums vorhanden. Eine Durchladeluke in der Mitte der Rückbank erlaubt den Transport von langen (und schmalen) Gegenständen, gegen Aufpreis ist auch ein Skisack erhältlich. Das Gepäckrollo beinhaltet auch Trennnetz, welches auch bei umgeklappter Rückbank so montiert werden kann, dass keine Gepäckstücke nach vorne fliegen können. Das schwere Gepäckrollo lässt sich allerdings nur mit Mühe aus- oder umbauen.

⊕ Mercedes treibt einen hohen Aufwand, um Bedienbarkeit und Ergonomie zu optimieren. Nimmt man in der E-Klasse Platz, merkt man das schnell. Das Lenkrad ist in Höhe und Reichweite einstellbar, auf Wunsch elektrisch, und kann ganz unterschiedlichen Personenstaturen sehr gut angepasst werden. Auch die Pedale sind einwandfrei angeordnet. Der Schalthebel ist gut erreichbar. Das Zündschloss findet man schnell, der Schlüssel kann problemlos und ohne Haken eingesetzt werden. Der Lichtschalter sitzt günstig am Armaturenbrett links neben dem Lenkrad, er ist auch bei Dunkelheit einwandfrei zu finden, da beleuchtet. Die Nebenschlussleuchte wird beim T-Modell über eine Taste neben dem Lichtschalter aktiviert (anders als bei der Limousine; hier muss der Lichtschalter gezogen werden), eine Kontrollleuchte in den Instrumenten informiert über den Status - vorbildlich. Die Scheibenwischer vorne werden auf Wunsch über einen Regensensor gesteuert (zwei Empfindlichkeitsstufen). Die Klimatisierung lässt sich nach kurzer Orientierung einfach und funktionell einstellen, eine manuelle Nachjustierung ist fast nie nötig, da die Klimaautomatik weitgehend perfekt abgestimmt ist. Die Bedienelemente sind aber weit unten und teilweise hinter dem Ganghebel verbaut - das war beim Vorgänger besser gelöst (oben am Armaturenbrett, perfekt zu sehen). Die Knöpfe für Heckscheibenheizung und Umluft findet man schnell, die Umluftfunktion schaltet auch automatisch wieder ab, um ein Beschlagen der Scheiben zu vermeiden und Sauerstoffmangel vorzubeugen. Auch weitere Schalter für die unzähligen Funktionen der E-Klasse hat Mercedes günstig und übersichtlich positioniert. Das Radio bzw. Navigationssystem ist sehr gut zu erreichen und erfordert nur wenig Eingewöhnung, die Bedienung der Grundfunktionen fällt leicht, schwieriger wird es, wenn man Grundeinstellungen in den Menüs finden muss. Die Lautsprecher bieten einen guten Klang, auch bei hoher Lautstärke. Alle vier elektrischen Fensterheber besitzen Abwärts- und Aufwärtsautomatik mit zuverlässigem Einklemmschutz. Die mit einem praxisgerechten Schalter elektrisch einstellbaren Außenspiegel sind beheizt und optional elektrisch anklappbar. Die Sitze kann man mit einem besonders übersichtlich in den Türen angeordneten Schalterblock justieren. Die helle Innenbeleuchtung erzeugt ein angenehmes Ambiente, vier Spotleuchten (vorne ausgesprochen helle LED-Technik) erleichtern das Lesen bei Dunkelheit. Die Instrumente sind einwandfrei ablesbar und verfügen über alle nötigen Kontrollleuchten. Auch offene Türen und Klappen (inkl. Motorhaube) werden dem Fahrer angezeigt. Recht gut funktioniert der neue adaptive Fernlichtassistent, er blendet weich auf und ab, die stufenweise Abblendung konnte aber in verschiedenen Tests nicht so richtig nachvollzogen werden - dennoch gehört das System mit zu den besten bisher verfügbaren. Der Blinker verfügt über eine Antipp-Funktion (1x Tippen, 3x Blinken). Vorne wie hinten sind ausreichend Ablagemöglichkeiten vorhanden, sie könnten aber etwas größer sein - das gleiche gilt für's Handschuhfach. Die Modelle mit Schaltgetriebe sind serienmäßig mit einer Berganfahrhilfe ausgestattet.

⊖ Vorne muss man sich zum Schließen ganz geöffneter Türen weit aus dem Auto lehnen, um an die Griffe zu kommen. Das Handschuhfach ist nur bei eingeschalteter Zündung beleuchtet.



Vorbildlich und typisch Mercedes: Der Fahrerplatz vermittelt nicht nur ein luxuriöses Ambiente, alle wichtigen Bedienelemente liegen griffgünstig.

⊕ Viel Raum bietet sich innen, auf den Vordersitzen finden sogar zwei Meter große Personen ordentlich Platz. Die Innenbreite fällt noch recht großzügig aus. Das subjektive Raumgefühl angenehm großzügig.

2,4 Raumangebot hinten*

⊕ Hinten fällt das Raumangebot nicht ganz so gut aus wie vorne, allerdings finden trotzdem Personen bis maximal 2,05 m genügend Bein- und Kopffreiheit vor (Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt). Nur die Innenbreite ist etwas knapp bemessen, was sich auch negativ auf das subjektive Raumgefühl auswirkt. Für drei Personen gleichzeitig auf der Rückbank fällt der Platz gering aus, so ist das Fahrzeug nur für vier Personen für längere Reisen nutzbar.



Das Raumgefühl auf den hinteren Außenplätzen ist großzügig. Jedoch der mittlere Sitzplatz ist nach wie vor sehr eng und nur für kürzere Fahrten geeignet.

1,8 KOMFORT

1,8 Federung

⊕ Die Federn und Dämpfer hat Mercedes beim T-Modell sehr ausgewogen abgestimmt. Nachschwingen der Karosserie ist bei langen Bodenwellen kaum vorhanden (dank serienmäßiger Luftfederung mit Niveauregulierung an der Hinterachse auch nicht bei beladenem Zustand). Kurze Bodenwellen und Querfugen können aber nicht ganz von den Insassen fern gehalten werden. Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel dringen ebenfalls bis zu den Insassen durch, aber gedämpft und damit nicht unangenehm. Eine Stuckerneigung ist nicht feststellbar. Beim starken Bremsen und Beschleunigen taucht die Karosserie deutlich ein. Die Seitenneigung dagegen fällt gering aus.

1,8 Sitze

Testwagen mit aufpreispflichtigen Multikontursitzen.

⊕ Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich auch mit der Höhen- und Neigungseinstellung unterschiedlichen Personengrößen sehr gut anpassen. Die hohen Lehnen der Vordersitze sind gut ausgeformt und bieten dem Rücken einen festen Halt; sie lassen sich individuell durch mehrere anpassbare Luftpolster konturieren. Auch die Flächen verfügen über angenehme Konturen. Bei Kurvenfahrten bieten die Sitze einen festen Seitenhalt. Insgesamt gefällt auch die ausgewogene Federung. Gegen Schwitzen auf den Ledersitzen bei warmen Temperaturen kann man eine Sitzlüftung ordern, diese funktioniert sehr gut und arbeitet fast zugfrei. Die Sitzposition des Fahrers ist einwandfrei; er kann auch seine Beine und Füße sehr gut abstützen. Auf der Rückbank geht es nicht ganz so komfortabel zu, die Konturen von Lehne und Fläche sind aber zufriedenstellend und auch der Sitzkomfort ist gut dank ausgewogen gefederter Rücksitze.

1,6 Innengeräusch

⊕ Der Geräuschpegel im Innenraum ist sehr niedrig, bis 130 km/h angenehm leise. Auch bei hohen Geschwindigkeiten kann man sich noch entspannt unterhalten. Wind- und vor allem Fahrgeräusche hat Mercedes sehr gut gedämmt. Der komplett neu entwickelte Dieselmotor hält sich auch unter Last akustisch angenehm zurück.

2,0 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

Die Heizung spricht vorne wie hinten zufriedenstellend an und zeigt eine passable Heizwirkung - wie so oft bei sparsamen Dieselfahrzeugen.

+ Fahrer und Beifahrer können sich die Temperatur separat einstellen. Die Zwei-Zonen-Klimaautomatik arbeitet fein und situationsangepasst. Bei Bedarf lassen sich die Luftströme auch recht individuell gestalten. Ein Aktivkohlefilter filtert u.a. Pollen und unangenehme Gerüche aus der Luft.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

3,0 Fahrleistungen*

Der neu entwickelte Vierzylinder Dieselmotor mit 2,1 l Hubraum zeigt mit seinen 136 PS nur zufriedenstellende Fahrleistungen. Guten Durchzug zeigt der Motor nur in einem recht schmalen Drehzahlband zwischen 2.000 und 3.000 1/min. Werden die Gänge weit ausgedreht, fehlt es an Drehmoment - Überholvorgänge können so nur in akzeptabler Zeit getätigt werden. Auf der Autobahn sind Geschwindigkeiten über 180 km/h nur träge zu erreichen, da dem Motor hier langsam die Puste ausgeht.

2,0 Laufkultur

+ Insgesamt läuft der Vierzylinder recht kultiviert, es dringen kaum Vibrationen in den Innenraum, minimal sind sie unter Last am Lenkrad zu spüren. Beim zügigen Beschleunigen zeigt sich das Aggregat etwas brummig, vor allem bei mittleren Drehzahlen. Mercedes kann den hohen Einspritzdruck und die nur vier Zylinder nicht vollständig kaschieren.

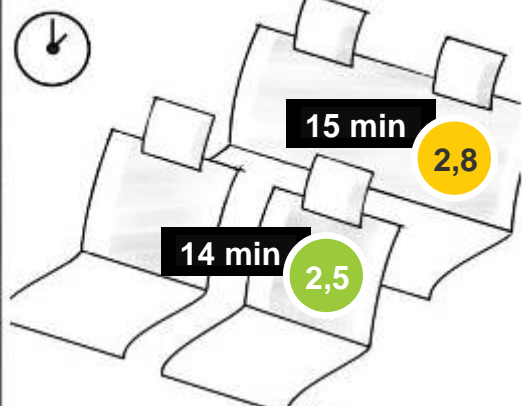
1,9 Schaltung

+ Das Sechs-Gang-Getriebe lässt sich einfach und ohne zu Haken durchschalten, die Schaltwege fallen aber etwas lang aus. Der Rückwärtsgang ist einfach und ohne zu krachen einlegbar. Eine Gangempfehlung hilft, frühzeitig hoch zu schalten und so Kraftstoff zu sparen.

1,0 Getriebeabstufung

+ Die sechs Gänge sind sehr gut abgestimmt. Für jede Geschwindigkeit ist der richtige Gang verfügbar. Die Gesamtübersetzung fällt lang aus, was hilft Kraftstoff zu sparen, ohne dass die Drehzahlsprünge zwischen den Gängen zu groß wären. Insgesamt ist das Schaltgetriebe in Kombination mit dem Motor sehr gut gelungen.

Heizungsansprechen



Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

1,8

FAHREIGENSCHAFTEN

1,7

Fahrstabilität

⊕ Die E-Klasse verhält sich bei jedem Tempo weitgehend richtungsstabil, sie spricht auf Lenkimpulse gut an. Bei hohen Geschwindigkeiten zeigt das T-Modell eine gute Stabilität und liegt satter auf der Straße, als z.B. die Limousine mit Serienfahrwerk. Die Traktion ist gut, auf weniger griffiger Fahrbahn greift die Traktionskontrolle ein und unterbindet durchdrehende Hinterräder. Beim ADAC-Ausweichtest erzielt der E 200 CDI T-Modell ein gutes Ergebnis. Die Reaktionen auf die Lenkbefehle sind sehr gut, in der zweiten Phase drängt das Heck aber nach außen, ESP regelt aber effektiv und unterbindet Schleudern schon im Ansatz. Die Lenkung bleibt weitgehend leichtgängig, nur während der ESP-Eingriffe ist bei schnellen Lenkmanövern eine leichte Verhärtung feststellbar - alles aber unproblematisch.

1,3

Kurvenverhalten

⊕ In schnell durchfahrenen Kurven untersteuert die E-Klasse leicht, ein Verhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegenkommt. Der Grenzbereich liegt sehr hoch. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Eigenlenkverhalten nur wenig. Auch beladen bleibt der Kombi unkritisch im Fahrverhalten.

1,9

Lenkung*

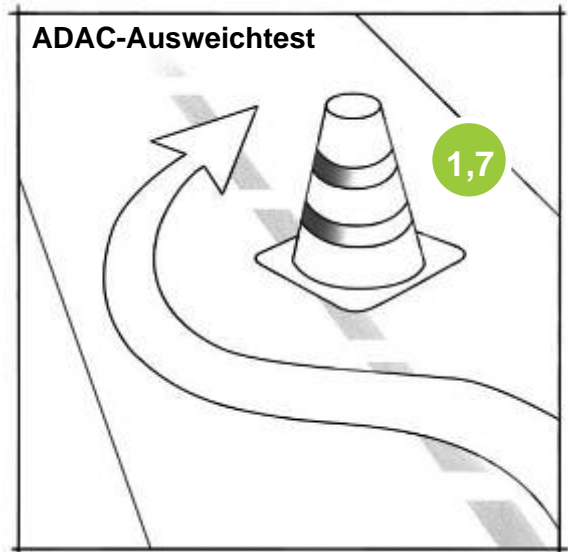
⊕ Auch bei schnellen Ausweichmanövern spricht die Lenkung gut an. Sie arbeitet präzise und vermittelt dem Fahrer einen guten Kontakt zur Fahrbahn. Sie ist relativ direkt ausgelegt und unterstützt damit die Handlichkeit. Angenehm ist auch ihre Leichtgängigkeit bei niedrigen Geschwindigkeiten, der Kraftaufwand am Lenkrad ist gering. Für ein so großes Auto ist der gemessene Wendekreis von unter 11,5 m ohne Tadel. Dank Heckantrieb hat man keine Antriebseinflüsse in der Lenkung.

2,2

Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der E 200 CDI T-Modell durchschnittlich 37 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Dabei zeigt sich die Bremsanlage sehr standfest und lässt auch bei hoher Beanspruchung nicht nach. Die Bremse lässt sich gut dosieren und zeigt ein spontanes Ansprechen.

ADAC-Ausweichtest



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

1,6

SICHERHEIT

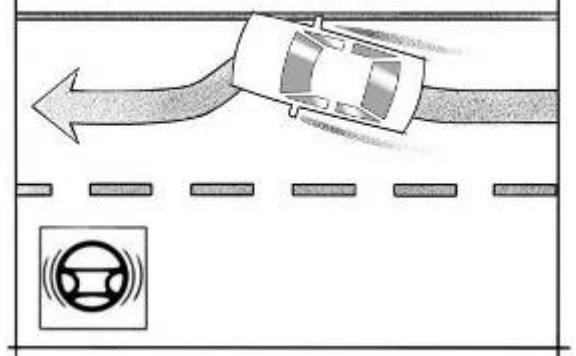
1,3

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Mercedes fährt in der E-Klasse ein ganzes Bataillon an Sicherheitssystemen auf. Das elektronische Stabilitätsprogramm ESP ist selbstredend an Bord, hinzu kommt ein Bremsassistent und in Verbindung mit dem aufpreispflichtigen ACC auch der Bremsassistent plus, der bereits präventiv den Bremsdruck aufbaut und die Bremsklötze anlegt, wenn eine Gefahrensituation über die Radarsensoren erkannt wird. Damit wird der Fahrer beim Bremsen erheblich unterstützt. Zum Pre-Safe-System gehören auch reversible Gurtstraffer, die beispielsweise bei ESP-Einsatz schon die Gurte straffen, damit sie optimal wirken können, offene Fenster weitgehend schließen und die Vordersitze in eine günstige Position bringen. Über die ACC-Sensoren wird dem Fahrer auch das Unterschreiten des erforderlichen Mindestabstandes angezeigt. Auf Wunsch gibt's Runflat-Reifen, die auch bei Druckverlust noch das Weiterfahren in die nächste Werkstatt ermöglichen. Ein indirekt arbeitendes Reifendruckkontrollsystem ist serienmäßig an Bord, auf Wunsch kann man sich den genauen Reifendruck auch überwachen lassen (direkt messend). Optional kann auch ein Infrarot-Nachtsicht-Assistent geordert werden, der in etwa die Reichweite des Fernlichts abdeckt, dabei den Gegenverkehr aber nicht blendet; im Display wird ein schwarz-weiß Bild angezeigt und zusätzlich erkannte Personen markiert. Zum Intelligent Light System gehört Xenonlicht mit dynamischem Kurvenlicht und Abbiegelicht; diese Option kann noch durch einen adaptiven Fernlichtassistenten erweitert werden. Ebenso gegen Mehrpreis erhält der Kunde einen Spurhalte-Assistenten, der über Vibrationen am Lenkrad das Überfahren einer Linie ohne Blinkereinsatz ermahnt. Der Totwinkelassistent (Aufpreis) zeigt über gelbe und rote Dreiecke im Außenspiegelglas an, ob sich ein anderer Verkehrsteilnehmer seitlich im Toten Winkel befindet - setzt der Fahrer dann den Blinker, wird er zusätzlich akustisch gewarnt. Der Müdigkeitswarner "Attention Assist" erstellt bei Fahrtbeginn ein Fahrerprofil (Lenkverhalten, Bremsverhalten,...), ändert sich dieses während einer längeren Fahrt gravierend (z.B. aufgrund von Übermüdung), wird dem Fahrer empfohlen, eine Pause einzulegen. Die hellen LED-Rückleuchten sind vom nachfolgenden Verkehr gut zu erkennen. Führt der Fahrer eine Notbremsung durch, blinken die extra hellen Bremslichter schnell (mit 8 Hertz), um die Gefahrenbremsung anzuzeigen. In geöffneten Türen warnen rote Leuchten den rückwärtigen Verkehr.

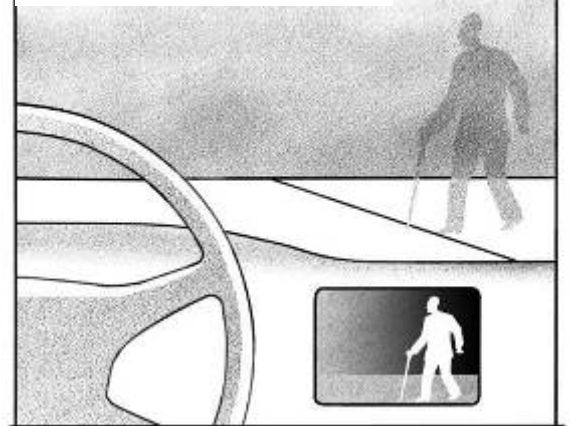
⊖ Die Fuß-Feststellbremse ist vom Beifahrer nicht zu erreichen. Der E 200 CDI mit Schaltgetriebe verfügt über keine Startsicke, welche versehentliches Anlassen des Motors mit eingelegtem Gang verhindern würde.

Spurhalteassistent



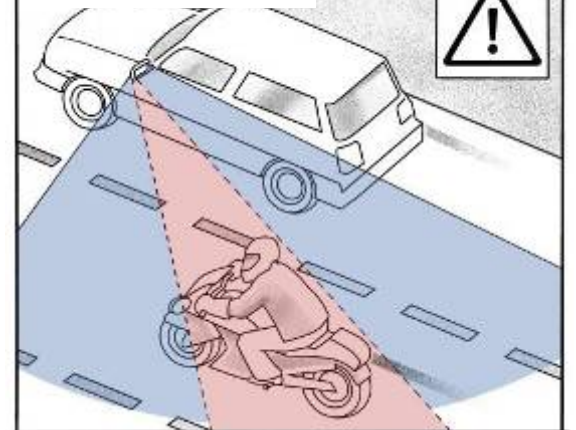
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

Nachtsichtassistent



Der Fahrer sieht auf einem Display im Cockpit das elektronisch aufgehellte Bild einer nach vorn blickenden Kamera.

Totwinkelassistent



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

1,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Laut EuroNCAP-Crash erreicht die E-Klasse beim Insassenschutz gute 86% der Punkte und damit klar fünf Sterne. Serienmäßig gibt's Front- und Seitenairbags sowie von vorne nach hinten durchgehende Vorhangairbags. Für den Fahrer steht zusätzlich noch ein Knieairbag zur Verfügung. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 1,90 m sehr guten Schutz, sie bewegen sich zudem bei einem Unfall Richtung Kopf und minimieren den Abstand und damit das Risiko eines Schleudertraumas. Auf den vorderen Sitzen werden die Insassen optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. Dem Fahrer wird darüber hinaus angezeigt, welche Gurte hinten angelegt sind. Schnallt sich während der Fahrt jemand hinten ab, ertönt ein Warnton und erscheint die Anzeige im Tachodisplay. An den stabilen Bügeltürgriff lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so können nach einem Unfall verklemmte Türen leichter geöffnet werden. Die hinteren Kopfstützen reichen in der Höhe für Personen bis 1,85 m, der Abstand zum Kopf könnte aber etwas geringer sein.

1,7 Kindersicherheit

⊕ Die E-Klasse erreicht als Limousine beim EuroNCAP-Crashtest für die Kindersicherheit gute 77% der Punkte - das T-Modell sollte ein ähnlich gutes Ergebnis erzielen. Die Gurtschlösser sind fixiert, das erleichtert das Angurten. Die Gurte sind lang genug und reichen auch für Kindersitzsysteme mit hohem Gurtbedarf. Die Gurtanlenkpunkte liegen weit genug auseinander - außer hinten in der Mitte, hier ist aber auch die Sitzwulst weniger geeignet für eine Lagestabile Befestigung von Kindersitzen. Für die hinteren äußeren Sitzplätze gibt es Isofix-Befestigungen mit drittem oberem Befestigungspunkt (Ankerhaken). Die Fensterschließkräfte sind dank Einklemmschutz sehr gering.

⊖ Leider können die Airbags des Beifahrersitzes nur durch einen Kindersitz mit Transponder deaktiviert werden, eine Abschaltung beispielsweise mit dem Zündschlüssel an einem separaten Schalter ist nicht möglich.

2,7 Fußgängerschutz

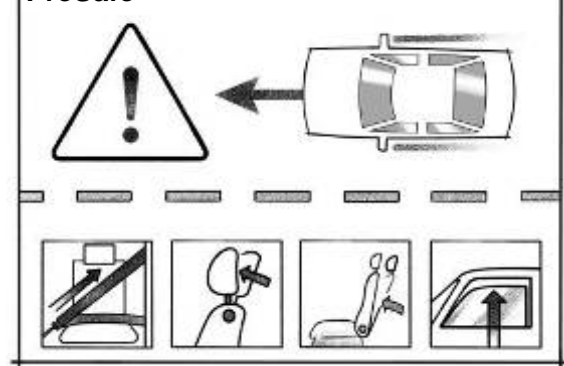
Die Motorhaube wird bei einer Kollision automatisch leicht nach oben gestellt (aktiver Fußgängerschutz), dadurch sind viele Aufschlagbereiche der Motorhaube entschärft. Der Stoßfänger ist ebenfalls komplett entschärft, zu aggressiv sind aber noch die Vorderkante und der hintere Bereich der Motorhaube. Dadurch werden nur akzeptable 58% der Punkte beim Fußgängerschutz erreicht.

Einschlafwarner



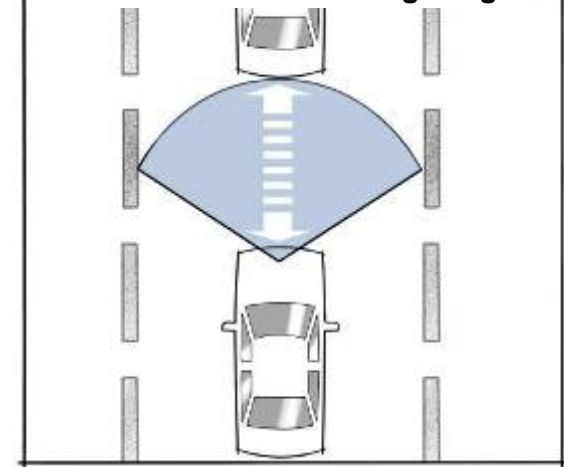
Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

PreSafe



Pre-Safe aktiviert verschiedene Sicherheits-Systeme vor einem erwarteten Aufprall. Je nach Fahrzeug werden Gurte vorgespannt, Fenster geschlossen, Sitzlehnen gerade gestellt und anderes mehr.

Automatische Abstandsregelung

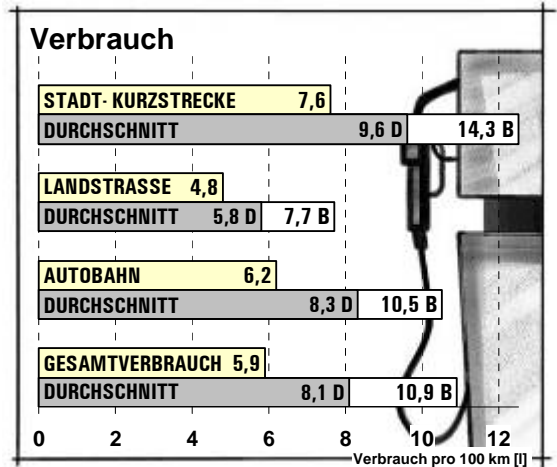


Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

1,7 UMWELT/ECOTEST

1,7 Verbrauch/CO2*

⊕ Mit dem kleinen Dieselmotor lässt sich der große Kombi sehr sparsam fahren. Auf dem Abgasprüfstand erzielt der E200 CDI einen Durchschnittsverbrauch von nur 5,9 l/100 km. Mit einem CO₂-Ausstoß von 155 g/km werden beim EcoTest 43 Punkte erreicht. Außerorts und auf der Autobahn fällt der Verbrauch mit 4,8 l bzw. 6,2 l/100 km sehr niedrig aus - nur in der Stadt gönnt er sich etwas mehr (7,6 l/100 km), hier wäre ein Start-Stopp-System eine sinnvolle Ergänzung um auch im Stadtbetrieb ein sehr gutes Ergebnis zu erzielen.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

1,7 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind recht niedrig, es zeigen sich keine Auffälligkeiten bei bestimmten Schadstoffgruppen. Feiner Ruß wird durch den serienmäßigen Partikelfilter (effektives geschlossenes System) zuverlässig zurückgehalten und verbrannt. So kann der E 200 CDI 43 von 50 möglichen EcoTest-Punkten im Bereich Schadstoffe erzielen. Insgesamt ergeben sich 86 Punkte und damit deutlich vier Sterne beim EcoTest.

2,7 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,0 Betriebskosten*

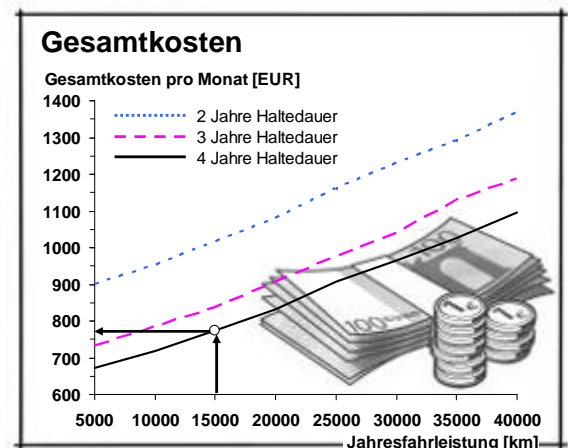
⊕ Dank des geringen Verbrauchs fallen die Betriebskosten sehr niedrig aus.

2,9 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 25.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleinerer Ölwechsellservice - alle 50.000 km oder 24 Monate ein großer Service fällig. Das Diesellaggregat besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

⊕ Gemäß eigenen Angaben werden langlebige Wartungs- und Verschleißteile verbaut. Zudem gewährt Mercedes eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Die Ausgaben für den Reifenersatz liegen bei Verwendung der gängigen Seriengröße auf einem niedrigen Niveau.

⊖ Teure Werkstattstundensätze und das jährliche, nicht mehr zeitgemäße Inspektionsintervall verhindern eine bessere Benotung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 774 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

2,6 Wertstabilität*

Dem großen Kombi kann ein guter bis zufriedenstellender Restwertverlauf prognostiziert werden. Der sparsame Dieselmotor hilft hier ebenso, wie auch das gute Image der Marke.

3,4 Kosten für Anschaffung*

Die Anschaffungskosten fallen mit knapp 42.000 Euro nicht besonders günstig aus. Der große Kombi bieten allerdings serienmäßig schon eine gute Ausstattung - gegen Aufpreis kann das T-Modell mit einer Vielzahl technischer und optischer Leckerbissen aufgewertet werden. Generell interessant und durchaus empfehlenswert sind die aufpreispflichtigen Fahrerassistenzsysteme wie Spurhalte- und Totwinkelassistent und das vorausschauende Notbremssystem Distronic-Plus inkl. Pre-Safe Bremse.

3,2 Fixkosten*

Die jährlichen Fixkosten liegen für diese Fahrzeugklasse auf durchschnittlichem Niveau - Die KFZ-Steuern fallen mit 273 Euro für einen Diesel noch recht gering aus - bei den Versicherungsklassen fällt vor allem die Haftpflicht sehr teuer aus. In der Teil- und Vollkaskoversicherung ist der E 200 CDI noch zufriedenstellend eingestuft.

2,7 Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Kosten bewegen sich trotz der sehr geringen Betriebskosten auf nur durchschnittlichem Niveau. Die fixen Kosten und der nicht besonders günstige Anschaffungspreis schlagen hier negativ zu Buche.

DIE MOTORVARIANTEN								
in der preisgünstigsten Modellversion								
TYP	200 CGI BlueEFF.	250 CGI BlueEFF.	350 CGI BlueEFF.	500	200 CDI BlueEFF.	220 CDI BlueEFF.	250 CDI BlueEFF.	350 CDI BlueEFF.
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1796	4/1796	6/3498	8/5461	4/2143	4/2143	4/2143	6/2987
Leistung [kW(PS)]	135(184)	150(204)	215(292)	285(388)	100(136)	125(170)	150(204)	170(231)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	270/1800	310/2000	365/3000	530/2800	360/1600	400/1400	500/1600	540/1600
0-100 km/h[s]	8,7	8,4	7,0	5,4	10,9	8,8	7,8	7,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	225	230	250	250	205	218	233	240
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	k.A. S	8,6 S	9,9 S	12,3 S	5,9 D	6,5 D	6,7 D	8,2 D
CO2 [g/km]	179	185	200	258	152	150	150	185
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/26/23	18/26/23	20/28/24	21/28/29	21/24/24	21/27/28	21/27/28	21/28/28
Steuer pro Jahr [Euro]	134	166	230	386	273	269	269	415
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	872	1070	1404	753	785	820	976
Preis [Euro]	42.721	47.719	55.157	70.151	41.948	44.804	47.719	54.205

Aufbau		Versicherung	Kraftstoff
ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KH = KFZ-Haftpfl.	N = Normalbenzin
SR = Schrägheck	TR = Transporter	VK = Vollkasko	S = Superbenzin
CP = Coupe	GR = Großraumlimousine	TK = Teilkasko	SP = SuperPlus
C = Cabriolet	BU = Bus		D = Diesel
RO = Roadster	GE = Geländewagen		FG = Flüssiggas
KB = Kombi	PK = Pick-Up		G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2143 ccm
Leistung	100 kW (136 PS)
bei	2800 U/min
Maximales Drehmoment	360 Nm
bei	1600 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/55R16W
Reifengröße (Testwagen)	225/55R16W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,35 m
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,1 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,6/ 4,8/ 6,2 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	152g/km/ 155g/km
Innengeräusch 130km/h	67dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4895/1854/1512 mm
Leergewicht/Zuladung	1815 kg/585 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	515 l/929 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1900 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	59 l
Reichweite	1000 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	30 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	103 Euro
Monatliche Werkstattkosten	73 Euro
Monatliche Fixkosten	108 Euro
Monatlicher Wertverlust	489 Euro
Monatliche Gesamtkosten	773 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/24/24
Grundpreis	44.405 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abstandsregelung, elektronisch (Fahrerassistenz-Pake)	2559 Euro
Automatikgetriebe (5-Stufen)	2202 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (inkl. Xenon)	1690 Euro°
Luftfederung (nur Hinterachse)	Serie
Parkhilfe, elektronisch (inkl. Parkführung)	857 Euro°
PRE-SAFE	Serie
Runflat-Reifen	333 Euro
Spurassistent (inkl. Totwinkel)	893 Euro°
Totwinkelassistent (inkl. Spurhalteassistent)	893 Euro°
Verkehrsschilderkennung (nur Geschwindigkeit)	351 Euro°
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht)	1690 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/452 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
aktive Kopfstützen vorn	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik (2 Zonen)	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Nachtsicht-Assistent	1488 Euro
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	2011 Euro°
Skisack/Durchladeluke (Skisack Aufpreis)	Serie

AUSSEN

Alarmanlage	518 Euro°
Außenspiegel, automatisch abblendend	643 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	309 Euro°
Schiebe-Hubdach	ab 1309 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

1,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	1,8	Fahreigenschaften	1,8
Verarbeitung	1,7	Fahrstabilität	1,7
Sicht	2,3	Kurvenverhalten	1,3
Ein-/Ausstieg	2,6	Lenkung*	1,9
Kofferraum-Volumen*	1,1	Bremse	2,2
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,0	Sicherheit	1,6
Kofferraum-Variabilität	1,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,3
Innenraum	1,6	Passive Sicherheit - Insassen	1,5
Bedienung	1,3	Kindersicherheit	1,7
Raumangebot vorne*	1,5	Fußgängerschutz	2,7
Raumangebot hinten*	2,4	Umwelt/EcoTest	1,7
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	1,7
Komfort	1,8	Schadstoffe	1,7
Federung	1,8		
Sitze	1,8	WIRTSCHAFTLICHKEIT	2,7
Innengeräusch	1,6	Betriebskosten*	1,0
Klimatisierung	2,0	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,9
Motor/Antrieb	2,1	Wertstabilität*	2,6
Fahrleistungen*	3,0	Kosten für Anschaffung*	3,4
Laufkultur	2,0	Fixkosten*	3,2
Schaltung	1,9	Monatliche Gesamtkosten*	2,7
Getriebeabstufung	1,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen